Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2011

26. 07. 78

Sachgebiet 92

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Jobst, Dr. Dollinger, Lemmrich, Röhner, Straßmeir, Kunz (Berlin), Dr. Warnke, Dr. Kunz (Weiden), Kiechle, Niegel und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/1976 –

Österreichischer Straßenverkehrsbeitrag

Der Bundesminister für Verkehr – A 32/06.09.14/32008 Bd 78 – hat mit Schreiben vom 25. Juli 1978 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Ist das österreichische Straßenverkehrsbeitragsgesetz mit den deutsch-österreichischen Abkommen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs zu vereinbaren?

Die Frage ist mit ja zu beantworten.

2. Sieht das Gesetz in allen Punkten eine Gleichbehandlung in- und ausländischer Transportunternehmen vor?

Das Gesetz sieht grundsätzlich eine Gleichbehandlung in- und ausländischer Transportunternehmen vor. Der für österreichische Fahrzeuge pauschaliert zu entrichtende Beitrag ist zugleich die Obergrenze der für ausländische Fahrzeuge zu zahlenden Beiträge. Relative Mehrbelastungen in den Fällen, in denen der beitragspflichtige Verkehr nicht die Grenzen der monatlichen Pauschalierung erreicht, können im Einzelfall eintreten.

3. Wie hoch sind die aus dem österreichischen Straßenverkehrsbeitrag resultierenden zusätzlichen jährlichen Belastungen für die deutschen Exporteure und Transportunternehmen? Um wieviel Prozent erhöhen sich dadurch die durchschnittlichen Frachtkosten je Tonne und Kilometer?

Nach der amtlichen Begründung zum Beitragsgesetz erwartet

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

die österreichische Regierung ein Aufkommen von insgesamt 2 Milliarden ÖS jährlich. Welcher Anteil hiervon auf deutsche Fahrzeuge entfallen wird, läßt sich nicht feststellen, da nicht bekannt ist, wieviel deutsche Fahrzeuge am Verkehr mit Österreich beteiligt sind. Für einen schweren Lastzug, der üblicherweise im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zum Einsatz kommt, beträgt die zusätzliche Belastung maximal rd. 7400 DM pro Jahr. Unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Beförderungsentgelts von 0,10 DM pro Tonne und Kilometer ergibt sich z. B. bei einer Beförderung Bundesrepublik Deutschland - Italien über Österreich von 20 t Ladegut über eine Entfernung von 900 km ein Frachtentgelt von 1800 DM. Unter Berücksichtigung des pauschalierten Beitragssatzes und unter Zugrundelegung von acht Beförderungen pro Monat erhöhen sich die Frachtkosten in diesem Fall um rd. 75 DM = 42 v. H., die der Frachtführer je nach Marktlage selbst tragen muß oder auf den Frachtzahler überwälzen kann. Dieser Wert läßt sich nicht verallgemeinern. Die prozentuale Frachtkostenerhöhung variiert je nach Länge der Beförderungsstrecke, der Häufigkeit der Verkehre, der Auslastung des Fahrzeugs und dem Warenwert.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen dieses Gesetzes auf die deutsche Exportwirtschaft im allgemeinen und auf den deutschen Agrarexport nach Italien im besonderen?

Auswirkungen des Gesetzes auf die deutsche Exportwirtschaft können jetzt noch nicht quantifiziert werden. Der Export wird je nach Transportkostenempfindlichkeit der Güter und der Möglichkeit, auf die Eisenbahn auszuweichen, unterschiedlich berührt. Andere Faktoren, wie die jeweilige Nachfrageelastizität der Güter, werden sich ebenfalls auswirken.

Für Agrarprodukte können sich besondere Schwierigkeiten ergeben, weil es sich großenteils um Massengüter mit relativ geringem Warenwert handelt, bei denen die Mehrbelastung durch die österreichischen Maßnahmen stärker durchschlägt als bei hochwertigen Gütern. Deshalb könnten auf dem italienischen Markt für deutsche Agrarexporte Wettbewerbsnachteile gegenüber Lieferungen aus anderen Ländern entstehen.

5. Hat die Bundesregierung auf bilateralem Weg gegen die Erhebung des Verkehrsbeitrags interveniert?

Die Bundesregierung hat ihre Bedenken gegen die Einführung des Verkehrsbeitrags in Österreich mehrfach auf bilateralem Weg vorgetragen. Sie hat insbesondere vor der Gefahr einer Störung des internationalen Warenaustausches gewarnt und betont, daß ein österreichischer Alleingang nicht geeignet sei, eine europäische Lösung zum Ausbau der großen internationalen Verkehrsachsen zu fördern. Sie hat ferner darauf hingewiesen, daß sich die Abgabe in jedem Fall an den Wegekosten

orientieren und eine Diskriminierung ausländischer Lkw's ausschließen müsse.

In einigen wichtigen Punkten hat die österreichische Seite im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens Bedenken Rechnung getragen, z. B. bei der Höhe des Beitrags.

6. Ist die Bundesregierung bereit, in besonders betroffenen Bereichen, wie zum Beispiel beim Agrarexport nach Italien, die sich aus dem Verkehrsbeitrag ergebenden zusätzlichen Belastungen durch Bereitstellung von Mitteln aus dem Bundeshaushalt auszugleichen?

Die Notwendigkeit und Zulässigkeit von Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere beim Agrarexport, können noch nicht abschließend beurteilt werden, weil es sich um eine neue Maßnahme handelt, deren Auswirkungen im einzelnen noch nicht abgesehen werden können. Eventuelle Ausgleichsmaßnahmen müssen sowohl mit dem Gemeinschaftsrecht als auch mit dem nationalen Recht vereinbar sein.

7. Hat die Bundesregierung in Brüssel darauf hingewirkt, daß die EG-Kommission gegen die Erhebung des Verkehrsbeitrags interveniert?

Der Bundesminister für Verkehr hat am 3. Februar 1978 in Brüssel vorgeschlagen, daß der Rat der EG die Kommission beauftragt, unverzüglich für die Gemeinschaft Verhandlungen mit der österreichischen Regierung aufzunehmen. Ziel dieser Verhandlungen sollte es sein, die österreichische Seite zu überzeugen, daß ein isoliertes einzelstaatliches Vorgehen nicht zu einer befriedigenden Lösung des Problems in Europa beiträgt. Nach vorheriger Erörterung mit den Mitgliedstaaten hat die EG-Kommission der österreichischen Mission in Brüssel am 10. Februar 1978 ein Aide Memoire zugeleitet, in dem zu dem österreichischen Gesetzesentwurf kritisch Stellung genommen wird. Die Problematik ist auf deutsche Initiative auch im Gemeinschaftlichen Ausschuß nach dem Freihandelsabkommen EWG-Österreich am 13. Juni 1978 weiterbehandelt worden.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahr, daß die Erhebung eines Straßenverkehrsbeitrags in Österreich Signalwirkung auf andere Länder ausübt?

Das starke Anwachsen des internationalen Lkw-Verkehrs, insbesondere auf wichtigen Transit-Fernstraßen, erfordert erhebliche finanzielle Aufwendungen der betroffenen Länder für den Ausbau bzw. Neubau der Straßeninfrastruktur. Die Türkei hat sich daher schon vor 2½ Jahren gezwungen gesehen, für den Durchgangsverkehr von Lkw eine besondere Steuer einzuführen. Auch Jugoslawien fordert seit Anfang des Jahres für den Transitverkehr die volle Bezahlung der Straßengebühren,

die vorher auf Grund von Abkommen z. T. ermäßigt waren. In der Schweiz wird die Einführung einer besonderen Transit-Abgabe für Lkw diskutiert. Nach Auffassung der Bundesregierung unterstreicht diese Entwicklung die Notwendigkeit eines abgestimmten europäischen Vorgehens.

9. Hat die Bundesregierung Initiativen ergriffen im Hinblick auf eine gesamteuropäische Lösung der Finanzierungsprobleme, die sich bei Straßen mit hohem Transitaufkommen ergeben?

Der Bundesminister für Verkehr hat in den letzten Jahren auf Ratstagungen der EG und der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) wiederholt eine europäische Lösung für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Transitwege gefordert. Der Rat der EG hat auf seiner Sitzung vom 12. Juni 1978 davon Kenntnis genommen, daß die Kommission die grundlegenden Probleme, die sich auch bei Drittländern im Bereich der Infrastruktur ergeben, unter dem Aspekt des Transitverkehrs weiterverfolgen und zur Erarbeitung zufriedenstellender Lösungen auf europäischer Ebene beitragen wird.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, Finanzhilfen der Europäischen Gemeinschaft für besonders bedeutsame Straßenprojekte zu gewähren, auch wenn diese in Drittländern liegen?

Die Kommission der EG hat einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur vorgelegt. Darin sind Finanzierungshilfen lediglich für Vorhaben innerhalb der Gemeinschaft vorgesehen. Die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung zu diesem Kommissionsvorschlag ist noch nicht abgeschlossen.